

ticulièrement favorable. En effet, elle demande la reconstruction de ces usines en vertu d'un contrat, ancien il est vrai, qui obligeait de construire et maintenir en permanence des usines pour la réparation de tous les wagons qu'on devait employer dans un vaste territoire, depuis Hawkesbury, dans la province d'Ontario, jusqu'à Québec et différents autres endroits. En outre, la cité de Joliette n'a-t-elle pas une situation acquise, résultant du fait qu'elle doit au moins le tiers de son expansion commerciale et industrielle à ces anciennes usines qui ont puissamment contribué à son développement et à la prospérité de ses citoyens? Si j'ai attiré l'attention de la Chambre sur cette question d'importance vitale pour ma région, c'est afin de créer un mouvement de sympathie en sa faveur, et afin que les autorités du C.N.R. sachent qu'elles doivent parfois faire des sacrifices au bénéfice de certaines villes de province, pour ne pas entraver trop fortement leurs destinées. En exprimant ma reconnaissance à l'administration actuelle des Chemins de fer nationaux qui a bien voulu écouter avec bienveillance mes justes revendications, et les accorder dans une certaine mesure, me sera-t-il permis de lui suggérer très respectueusement qu'elle devrait encore faire quelque chose pour la ville de Joliette, en reconstruisant ces usines du C.N.R. sans plus tarder, en donnant un abri à nos braves ouvriers de Joliette qui sont exposés maintenant à toutes les intempéries des saisons, en un mot en étudiant de nouveau ce contrat important qui fait la base de nos réclamations et en lui donnant une interprétation plus favorable et conforme non seulement à la lettre mais aussi à l'esprit de chacune de ses clauses.

Monsieur le président, je désire profiter de l'excellente situation financière du pays telle qu'annoncée dans le présent budget pour rappeler une fois de plus au Gouvernement qui préside à nos destinées avec tant de sagesse, tant d'habileté, tant de bienveillance et de dévouement, ainsi qu'à cette honorable Chambre, la question de la construction d'une voie ferrée qui relierait Montréal au Transcontinental en passant par Joliette et qu'on est convenu d'appeler la route Joliette-Parent *via* Saint-Michel-des-Saints.

Il y a plus d'un quart de siècle que les comités de Joliette et de Berthier réclament cette voie ferrée à grands cris.

"Je n'ai jamais conçu l'idée d'un Transcontinental sans un projet d'embranchement devant le relier à la métropole canadienne", disait, en 1908, sir Wilfrid Laurier, qui faisait alors voter des subsides pour la construction de 200 milles de voies ferrées destinées à relier Montréal au Transcontinental.

Depuis cette époque, bien des démarches ont été faites par la Chambre de commerce et par le conseil municipal de Joliette. Bien des résolutions favorisant cette demande ont été adoptées par des corps publics importants de la cité de Montréal, par ses Chambres de commerce, française et anglaise, par l'Association des hommes d'affaires, par la Ligue des propriétaires de Montréal. Au mois de février 1929, une importante délégation du conseil de ville et de la Chambre de commerce de la cité de Joliette, accompagnée de plusieurs députés provinciaux et fédéraux, parmi lesquels se trouvaient l'honorable député de Joliette à la législature de Québec, (M. Lucien Dugas), et les honorables députés de Berthier-Maskinongé (M. Gervais), de Champlain (M. Desaulniers), de l'Assomption-Montcalm (M. Séguin), de Saint-Denis (M. Denis), d'Hochelaga (M. St-Père), de Saint-Henri (M. Mercier), de Maisonneuve (M. Robitaille), etc., alla rencontrer le comité exécutif de la cité de Montréal pour lui demander d'appuyer officiellement, au nom de la métropole canadienne, la demande des citoyens de Joliette et d'ailleurs. Et, monsieur le président, quelques mois plus tard, juste avant la fin de la session de 1929, j'avais l'honneur de transmettre au Gouvernement une résolution du conseil municipal de la cité de Montréal lui recommandant instamment la construction de cette voie ferrée devant relier la métropole au Transcontinental, suivant le projet du conseil municipal et de la Chambre de commerce de Joliette.

C'était la première fois que la ville de Montréal se prononçait publiquement sur cette question au moyen d'une résolution de son conseil municipal. Et maintenant que la ville de Montréal a parlé officiellement, on ne pourra plus nous faire cette objection que l'on entendait répéter souvent: "Mais, vous demandez un chemin de fer pour venir au secours de la ville de Montréal qui, elle, ne le demande même pas". Nous savons maintenant que les autorités municipales de Montréal ont parlé, ainsi qu'un grand nombre de corps publics. Les résolutions sont trop nombreuses pour que je prenne le temps de les citer à la Chambre, mais je ferai une mention spéciale de la résolution bienveillante que la Ligue des propriétaires de Montréal nous adressait le 17 avril 1929 et qui est rédigée dans ces termes:

"Il est proposé que la Ligue des propriétaires de Montréal prie avec instance le gouvernement fédéral de bien vouloir construire un embranchement de chemin de fer qui relierait Montréal au Transcontinental par la ligne la plus courte et la plus directe; et que copie de la présente soit envoyée au premier ministre du Canada, au ministre des Chemins de fer, au président du comité exécutif de la cité de Mont-